Siniša Lajnert

Hrvatski državni arhiv
Marulićev trg 21
Zagreb

USTROJ ŽELJEZNIČKE UPRAVE ZAGREB (1945-1947)

UDK 656.2:061.5(497.5Zagreb)"1945/47" Pregledni rad

U članku se daje prikaz ustroja Željezničke uprave Zagreb. Za željeznice je bilo nadležno savezno Ministarstvo saobraćaja sa sjedištem u Beogradu. Navedeno Ministarstvo osnovalo je Glavnu upravu željeznica (GUŽ) sa sjedištem u Beogradu, koja je rukovodila, kontrolirala i usklađivala rad i poslovanje željezničkih uprava. Spominju se i vojne delegacije Ministarstva narodne obrane pri željezničkim upravama koje su bile zadužene za rješavanje vojnih pitanja na željeznici. Važno je istaknuti i to da je Odjeljenje zaštite naroda (OZNA) imalo svoje Saobraćajno odjeljenje koje je, između ostaloga, bilo nadležno i za kontrolu nad željeznicama. Navedene su i pruge na području Hrvatske koje su bile u eksploataciji željezničkih uprava Zagreb, Novi Sad i Sarajevo. Na kraju, spomenuti su i arhivski izvori za proučavanje povijesti hrvatskih željeznica u navedenom razdoblju, a koji se nalaze u Hrvatskome državnom arhivu.

Ključne riječi: *ustroj Željezničke uprave Zagreb, Ministarstvo saobraćaja, Glavna uprava željeznica, vojne delegacije Ministarstva narodne obrane, Odjeljenje zaštite naroda*

Uvod

Temelji socijalističke Jugoslavije postavljeni su na II. zasjedanju Antifašističkog vijeća narodnog oslobođenja Jugoslavije (AVNOJ) 29. studenoga 1943. u Jajcu. Tu počinje prvo razdoblje u razvoju federativne Jugoslavije. Odlukama II. zasjedanja AVNOJ-a formirana je Demokratska Federativna Jugoslavija (DFJ) čiju je federativnu strukturu činilo šest federativnih jedinica, između kojih je bila i Hrvatska.[1]

Temeljem čl. 14, st. 2 Ustava Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ)[2] od 31. siječnja 1946. i čl. 15, st. 2 Ustava Narodne Republike Hrvatske (NRH)[3] od 18. siječnja 1947, sredstva željezničkog prometa proglašena su općenarodnom imovinom. Općenarodna imovina bila je glavni oslonac države u razvitku narodne

[1] Službeni list Demokratske Federativne Jugoslavije 1/1945. (dalje: Sl. list).
[2] Sl. list 10/1946.
[3] Narodne novine, Službeni list Narodne Republike Hrvatske 7/1947. (dalje: NN).

privrede i stajala je pod njenom naročitom zaštitom. Člankom 44 Ustava FNRJ preciziralo se da željeznički promet općedržavnog značaja spada u nadležnost FNRJ, odnosno njenih najviših saveznih organa državne vlasti i organa državne uprave. Temeljem čl. 46 Ustava NRH, transport i promet republičkog značaja, kao i kontrola nad stanjem poduzeća i ustanova općedržavnog značaja na području NRH, spadali su u nadležnost NRH, odnosno njenih najviših organa državne vlasti i državne uprave.

Jugoslavenske željeznice / Željeznička uprava Zagreb

Nacionalni komitet oslobođenja Jugoslavije (NKOJ) zajedno s Povjereništvom za saobraćaj raspušta se 7. ožujka 1945. Zakonom o raspuštanju NKOJ-a. Umjesto njega, osniva se Privremena Narodna Vlada DFJ.[4] Istoga dana počelo je raditi **Ministarstvo saobraćaja (1945-1948)**, osnovano obrazovanjem Vlade DFJ. Spomenuto Ministarstvo preuzelo je poslove dotadašnjega Povjereništva za saobraćaj.[5] Za ministra saobraćaja određen je Todor Vujasinović.[6]

Dana 1. lipnja 1945. Ministarstvo saobraćaja donijelo je novu organizaciju za upravljanje Jugoslavenskim željeznicama. Formirana je **Glavna uprava željeznica** sa sjedištem u **Beogradu**. Ona je rukovodila, kontrolirala i usklađivala rad i poslovanje željezničkih uprava. Pored Glavne uprave željeznica, u svrhu neposrednog upravljanja izvršnom željezničkom službom osniva se šest željezničkih uprava sa sjedištima u **Zagrebu**, Beogradu, Ljubljani, Skopju, Sarajevu i Novom Sadu.[7]

Željezničke uprave, pa tako i zagrebačka, imale su sljedeća odjeljenja:

- ***Personalno odjeljenje*** *s tri odsjeka (Personalni odsjek, Administrativno-pravni odsjek i Odsjek za socijalno staranje),*
- ***Saobraćajno odjeljenje*** *s četiri odsjeka (Saobraćajni odsjek, Odsjek za vuču, Odsjek za tehničku kolsku službu i Elektrotehnički odsjek),*
- ***Odjeljenje za održavanje pruga*** *s tri odsjeka (Odsjek za održavanje pruga, Konstruktivni odsjek i Odsjek za zgrade) i*
- ***Komercijalno odjeljenje*** *s tri odsjeka (Tarifski odsjek, Transportni odsjek i Reklamaciono potražni odsjek).*

Osim spomenutih odjeljenja, željezničke uprave imale su još Odsjek za snabdijevanje i Računovodstvo, koji su bili neposredno podređeni upravniku Željezničke uprave.[8]

---

[4] Sl. list 11/1945.

[5] Korać, Lj. *Organizacija federacije u socijalističkoj Jugoslaviji 1943.-1978.* Arhiv Jugoslavije, Globus/Zagreb, str. 328.

[6] Ukaz Kraljevskih namjesnika o naimenovanju Vlade maršala Jugoslavije Josipa Broza-Tita od 7. ožujka 1945.; Sl. list 11/1945.

[7] Belavić, I. Uredba o organizaciji Uprave državnih željeznica, Organizacija upravljanja na Jugoslavenskim željeznicama 1918.-1953. (Izvod uredaba i odluka), neobjavljeni rad, Hrvatsko-željezničko poduzeće-Služba za marketing-grupa za muzejsku djelatnost – Hrvatski željeznički muzej u Zagrebu, br. 034/8.

[8] Isto. Također i Telefonski imenik Zagreba i Osijeka 1945, Demokratska Federativna Jugoslavija, Direkcija Pošta, telegrafa i telefona Zagreb, Knjižnica Poduzeća PTT saobraćaja Zagreb – Muzej PTT Zagreb, P 43, Inv. br. 1339, str. 79 i 80. U telefonskom imeniku spominje se i Vojna delegacija kod Željezničke Uprave Zagreb, kao i Kontrolni odsjek saobraćaja (K.O.S.).

Ovdje treba napomenuti da je unutar **Ministarstva narodne obrane DFJ** postojalo Saobraćajno odjeljenje – Komande pozadine preko kojega je djelovala Vojna delegacija S.O.M.N.O. [(Saobraćajno odjeljenje Ministarstva narodne obrane – nap.a.] pri Ministarstvu saobraćaja. Navedena Vojna delegacija S.O.M.N.O. pri Ministarstvu saobraćaja bila je pak nadležna za Vojnu delegaciju Ministarstva narodne obrane pri željezničkim upravama, pa tako i zagrebačkoj.[9] Navedene delegacije bile su zadužene za rješavanje vojnih pitanja na željeznici, kao npr. razminiravanje pruga i sl.[10]

Godine 1945. službe izvršnih željezničkih jedinica bile su:[11]

- *Saobraćajna služba,*
- *Transportno-komercijalna služba,*
- *Služba vuče,*
- *Radionička služba,*
- *Građevinska služba (Sekcija za održavanje pruga, Sekcija za obnovu i Mostovska radionica),*
- *Elektrotehnička služba (Elektrotehnička sekcija, Elektro radionica),*
- *Ekonomsko računska služba,*
- *Kontrolna služba Ministarstva saobraćaja (KOMS),*
- *Služba kontrole saobraćaja (KOS) i*
- *Administrativna služba.*

Što se Hrvatske tiče, stanice s izuzetno jakim prometom bile su: Zagreb, Slavonski Brod i Vinkovci. Izuzetno jaka transportno-komercijalna služba bila je u stanici Zagreb. Ložionice su bile u Zagrebu, Vinkovcima, Slavonskom Brodu, Srpskim Moravicama (danas Moravice) i Osijeku. Željeznička radionica bila je u Zagrebu.[12]

Građevinsko odjeljenje Uprave Zagreb imalo je četiri odsjeka, i to: Odsjek za uzdržavanje pruge, Konstruktivni odsjek, Odsjek za zgrade i Odsjek za obnovu. Dana 1. ožujka 1946. Građevinsko odjeljenje imalo je sljedeće sekcije za održavanje pruga: Zagreb Glavni kolodvor, Zagreb Zapadni kolodvor, Sisak, Nova Gradiška, Koprivnica, Karlovac, Delnice, Ogulin, Gračac, Split, Prijedor, Varaždin, Bjelovar, Osijek, Slavonski Brod, Daruvar, Vinkovci, Beli Manastir, Sušak.[13]

Za dobivanje zaposlenja na željeznici u početku je bilo potrebno tzv. »političko uvjerenje« od strane nadležnih tijela. Pogledajmo kao primjer kako je izgledalo jedno takvo uvjerenje. Izdao ga je 20. prosinca 1945. Sreski odbor Narodnog fronta Prijedor za Momira Gloginju koji je 27. studenoga 1945. podnio molbu za prijem Upravi državnih željeznica Zagreb. U uvjerenju je pisalo sljedeće: »Karakteristike za druga Gloginju Momira iz Prijedora. Drug Momir je mjeseca aprila 1945. godine stupio dobrovoljno u

---

[9] HR HDA 1576. Direkcija željeznica Zagreb Jugoslavenskih državnih željeznica, Predmet br. 38358/1945, Ministarstvo narodne obrane DFJ, Traženje objašnjenja, Ž.U.Z., Spis br. 4074 od 26. studenoga 1945. i Spis br. 4128 od 3. prosinca 1945.

[10] Isto, Predmet br. 38266/1945, Čišćenje mina u usjecima pruge Bosanska Krupa-Bihać, Ž.U.Z., Spis br. 2322/1945. od 22. prosinca 1945.

[11] Odluka o privremenom raspoređivanju zvanja službenika izvršnih železničkih jedinica od 22. studenoga 1945; Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ 2/1946.

[12] Isto.

[13] HR HDA 1576. Direkcija željeznica Zagreb Jugoslavenskih državnih željeznica, Predmet br. 38285/1945, Prijedlog za sistematizaciju službenih mjesta (za centralu) Građevinskog odjeljenja (Uprave Zagreb) iz ožujka 1946.

Jugoslavensku Armiju u kojoj je ostao sve do demobilizacije mjeseca oktobra 1945. godine. Prije stupanja u J.A. bio je kod kuće u Prijedoru, tj. za čitavo vrijeme okupacije naše zemlje. Bio je 5 mjeseci u Domobranstvu, mobilisan od strane neprijatelja. Za vrijeme okupacije pomagao je nešto pokret materijalno, i bio je prijateljski kao Srbin naklonjen NOP-u. Mlad je i nije se bavio politikom, niti danas učestvuje u političkom životu, – za politički rad je nezainteresovan. Dosta je neozbiljan bio kao mladić, ali danas poslije dolaska iz J.A. popravio se je u tome pogledu. Prijateljski je raspoložen prema N.F.-u, i F.N.R. Jugoslaviji. Siromašnog je materijalnog stanja kod kuće i potrebno mu je zaposlenje. Ovo mu se političko uvjerenje izdaje od strane ovoga Odbora kao prilog njegovoj Molbi kojom je tražio zaposlenje kod Državne željeznice. Mišljenje je i predlog ovoga Odbora da se druga Gloginju Momira po mogućnosti čim prije zaposli. Smrt fašizmu-sloboda narodu!«[14]

Važno je istaknuti i to da je **Odjeljenje zaštite naroda** imalo svoje **Saobraćajno odjeljenje** koje je, između ostaloga, bilo nadležno i za kontrolu nad željeznicama. Vidljivo je to i u dopisu kojeg je 13. prosinca 1945. šef stanice Banja Luka-Predgrađe uputio Personalnom odjeljenju Uprave željeznica Zagreb. Radi zanimljivosti, navest ću dopis u cjelini: »Izvještava se naslov da su danas pušteni iz pritvora Okružnog odjeljenja OZN-e u Banja Luci vozopratni službenici ove stanice, koji su bili uhapšeni 17. XI. 45. od strane saobraćajnog odjeljenja OZN-e u Bos. Novom radi manjka šećera koji je ustanovljen u Bos. Novom 15. XI. 45. kod voza 2134 a kod kojeg su ovi službenici bili u službi i to: V. V. Malinić Ostoja, manipulant Brković Cvijo i završni kočničar Dobraš Simeun, dok je kočničar Barvinski Anto zadržan i dalje u zatvoru. U prilogu dostavljam prijepise njihovih otpusnica iz zatvora iz kojih je razvidno da su rješeni krivične odgovornosti pred OZN-om. Što se tiče njihove disciplinske odgovornosti u ovoj stvari napominjemo da je uprava željeznica povela isljedni postupak i ove službenike je saslušavao u zatvoru organ Uprave transportnog odsjeka drug Jelinić. Obavješteni smo da Barvinski Anto koji je zadržan u zatvoru odgovara pred OZN-om radi njegovog ustaškog djelovanja u 1941. godini t.j. prije stupanja u željezničku službu a isti je stupio u željezničku službu 11. XI. 1941 god. Moli se Naslov da nam da upute za daljnji postupak kako prema puštenim službenicima tako i prema zadržanom Barvinski Antom. Smrt Fašizmu-Sloboda Narodu!«[15]

Petnaesti travnja, prvi dan velikog štrajka željezničara, koji je počeo 15. travnja 1920. i trajao četrnaest dana, proslavljao se u FNRJ kao Dan željezničara Jugoslavije.[16]

Temeljem čl. 2 Zakona o zastupanju nadleštava, ustanova, poduzeća i organizacija javnog karaktera, ministar saobraćaja izdao je 15. studenoga 1945. Uputstvo o zastupanju Ministarstva saobraćaja savezne vlade i područnih nadleštava, ustanova i poduzeća pred sudovima i drugim narodnim vlastima u pogledu zaštite njihovih imovinsko-pravnih interesa. Temeljem navedenog Uputstva, imovinsko-pravne interese Uprave državnih željeznica zastupali su:

---

[14] Isto, Predmet br. 37850/1945, Dostavljanje otpusnice iz J.A. i karakteristike, Ž.U. Zagreb.

[15] Isto, Predmet br. 37541/1945, Krađa šećera iz vagona 113022 na stanici Bosanski Novi, Ž.U. Zagreb, Spis br. 1786 od 13. prosinca 1945.

[16] Sto godina železnica Jugoslavije (1849.-1949.), zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije, izdanje redakcije štamparskog preduzeća Jugoslovenskih železnica, Beograd, 1951, str. 341; kao i Službeni glasnik Ministarstva železnica FNRJ 3/1950.

- šefovi pravne službe pri upravama željeznica u Beogradu, Zagrebu, Ljubljani, Skopju, Sarajevu i Novom Sadu pred sudovima i drugim narodnim vlastima na teritoriju ovih uprava;
- šef pravne službe pri Glavnoj upravi željeznica u poslovima iz djelokruga ove Glavne uprave.

Vrhovni nadzor nad radom navedenih šefova pravne službe vodio je ministar saobraćaja preko šefova pravne službe Ministarstva saobraćaja.[17]

Godine 1945. glavne pruge u FNRJ bile su: Beograd – Niš – Caribrod, Beograd – Čačak – Užice, Beograd – Zagreb – Rakek, Beograd – Novi Sad – Subotica, Slavonski Brod – Sarajevo, Zagreb – Sušak, Petrovgrad – Pančevo – Kovin, Smederevo – Lapovo. Sporedne pruge bile su sve ostale pruge.[18]

U eksploataciji željezničkih uprava bile su sljedeće pruge na području Hrvatske:[19]

Željeznička uprava Zagreb

I. grupa:

Pruge: Novska – Dugo Selo, Dugo Selo – Zagreb, Ogulin (isključivo)[20] – Split, Zagreb – Slavonski Brod, Zagreb Istočni Kolodvor – Zaprešić, Zagreb – Sušak – Rijeka, Slavonski Brod – Vinkovci i stanica Osijek

II. grupa:

Pruge: Bosanski Novi (isključivo) – Bihać, Botovo – Koprivnica – Dugo Selo (isključivo), Dalj (isključivo) – Osijek – Križevci (isključivo), Kloštar (isključivo) – Koprivnica (isključivo), Koprivnica (isključivo) – Varaždin (isključivo), Čakovec – Kotoriba, Perković – Slivno (isključivo) – Šibenik, Sunja (isključivo) – Banja Luka, Škrljevo (isključivo) – Bakar, Vinkovci (isključivo) – Dalj, Zabok – Krapinske Toplice (isključivo) – Đurmanec, Zaprešić (isključivo), Varaždin – Čakovec (isključivo)

U III. grupu ulazile su sve ostale pruge.

Željeznička uprava Novi Sad

Pruga I. grupe: Zemun (isključivo) – Vinkovci (isključivo).

Željeznička uprava Sarajevo

Pruge I. grupe: Sarajevo – Slavonski Brod (isključivo) – Sarajevo – Dubrovnik.

---

[17] NN 86/1945.

[18] Odluka o privremenom raspoređivanju zvanja službenika izvršnih železničkih jedinica od 22. studenoga 1945; Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ 2/1946.

[19] Razvrstavanje pruga u grupe po Odluci o egzekutivnom dodatku Želj. uprave Beograd od 22. kolovoza 1945. i Razvrstavanje pruga u grupe po Odluci o egzekutivnom dodatku Želj. uprave: Skopje, Novi Sad, Zagreb, Ljubljana i Sarajevo od 23. kolovoza 1945; Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ 10/1946.

[20] Svaka željeznička stanica ima određenu dužinu koja se mjeri od ulazne do izlazne skretnice. Termin »isključivo« pored naziva željezničke stanice znači da se određena željeznička pruga računa bez navedene željezničke stanice. Termin »uključivo« pak znači da se određena željeznička pruga računa zajedno s cjelokupnom dužinom navedene željezničke stanice.

Dana 23. prosinca 1945. ministar saobraćaja donio je Odluku o organizaciji službe **KOS-a**.[21] Osnovni zadatak službe KOS-a bio je povezivanje izvršne prometne, vučne, transportne i službe veze na pruzi s odgovarajućim stručnim odjeljenjima Glavne uprave, odnosno željezničke uprave radi što potpunijeg iskorištavanja željeznica, odnosno u cilju racionalnog i sigurnog ispunjavanja plana prevoženja. Zadatak prometne službe bio je da obavlja sva prevoženja na vrijeme, sigurno i racionalno. Zadatak službe vuče bio je da osigura potrebna vozna sredstva i da se brine o njihovoj ispravnosti. Zadatak transportne službe bilo je naručivanje prijevoza po vrsti i količini bruta i pravcu kretanja. Zadatak službe veze bio je da osigura sporazumna sredstva između jedinica i ispravan rad sigurnosnih postrojenja. Ustanove službe KOS-a bile su:

- *KOS Glavne uprave (GUKOS) koji je imao grupe za prometnu i transportnu službu u kojima se dežuralo neprekidno u turnusu;*
- *KOS željezničke uprave (ŽUKOS) koji je imao:*
  - *grupe za prometnu, vučnu i transportnu službu u kojima se dežuralo neprekidno u turnusu;*
  - *grupu za reviziju putnih listova;*
  - *službenike za administrativne poslove;*
- *KOS pružni (PRUKOS) koji je imao:*
  - *grupe za prometnu, vučnu i transportnu službu u kojima se dežuralo neprekidno u turnusu;*
  - *grupu za službe veze i sigurnosna postrojenja u kojima se dežuralo neprekidno u turnusu;*
  - *službenike za personalne i administrativne poslove.*

GUKOS je bio organ Saobraćajnog odjeljenja Glavne uprave za izvršnu službu i njegova nadležnost obuhvaćala je cjelokupnu željezničku mrežu.

ŽUKOS je bio organ Saobraćajnog odjeljenja željezničke uprave za izvršnu službu i njegova nadležnost obuhvaćala je željezničku mrežu dotične uprave.

PRUKOS je bio organ ŽUKOS-a i njegova nadležnost obuhvaćala je jedan određeni sektor mreže.

U nadležnost službe KOS-a spadalo je: da putem danonoćnog dežurstva prati odvijanje službe i rad organa izvršne službe, da daje potrebna naređenja i uputstva prema stvarnoj prometnoj situaciji i da na taj način regulira promet na cjelokupnoj željezničkoj mreži, da obavlja dnevnu analizu izvršenog rada u vezi s planom prevoženja i da konstatira nedostatke i smetnje u prometu i ispituje njihove uzroke i na osnovi toga odmah poduzima potrebne mjere za njihovo uklanjanje. Na čelu KOS-a bio je starješina koji je u disciplinskom pogledu bio neposredno podređen načelniku Saobraćajnog odjeljenja, a u stručnom pogledu onim odjeljenjima čije su službe bile obuhvaćene službom KOS-a. Na čelu grupa za saobraćajnu, vučnu i transportnu službu bili su vođe grupa koji su bili glavni disponenti za odnosnu službu.

Osnivanjem službe KOS-a ugasile su se funkcije saobraćajnih i transportnih kontrolora, a Lokalne podjele kola ušle su u sastav PRUKOS-a.

---

[21] Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ 2/1946.

Sjedišta PRUKOS-a bila su u sljedećim gradovima:[22] Ljubljana, Maribor, Zagreb, Ogulin, Osijek, Vinkovci, Ruma, Beograd, Niš, Novi Sad, Petrovgrad, Skopje, Doboj, Sarajevo, Mostar, Čačak. Svaki PRUKOS bio je nadležan za određeni pružni sektor.

U Hrvatskoj je stanje bilo sljedeće:

PRUKOS Zagreb bio je nadležan za pruge: Bjelovar – Garešnica, Bosanski Novi – Bihać, Botovo – Dugo Selo, Varaždin – Golubovec, Krapinske Toplice – Krapina (uključivo), Krapinske Toplice – Gornja Stubica, Zagreb – Zaprešić, Zagreb – Samobor, Zagreb – Novska (isključivo), Zagreb – Sisak – Novska, Zaprešić (uključivo) – Čakovec (isključivo), Koprivnica (uključivo) – Varaždin, Križevci – Kloštar (isključivo), Pavlovac – Dražice – Grubišno Polje, Sunja – Banja Luka;

PRUKOS Ogulin bio je nadležan za pruge: Bakar – Škrljevo, Karlovac – Caprag (isključivo), Ogulin – Rijeka, Perković – Slivno – Šibenik, Split – Zagreb (isključivo), Split – Sinj;

PRUKOS Osijek bio je nadležan za pruge: Bastaji – Končanica, Beli Manastir – Baranjsko Petrovo Selo, Beli Manastir – Batina Skela, Virovitica – Zrinj, Našice – Nova Kapela Batrina (isključivo), Osijek – Koprivnica (isključivo), Osijek – Šamac, Pleternica – Velika, Suhopolje – Banova Jaruga (isključivo);

PRUKOS Vinkovci bio je nadležan za pruge: Vinkovci – Bogojevo (isključivo), Vinkovci – Brčko – Banovići, Vinkovci – Gaboš – Osijek (isključivo), Vinkovci – Županja, Vinkovci – Novska (uključivo), Dalj – Osijek (isključivo), Slavonski Brod – Bosanski Brod (isključivo).

Neki dijelovi pruga u Hrvatskoj bili su pod nadzorom PRUKOS-a izvan Hrvatske, kao npr.: PRUKOS Ljubljana bio je nadležan i za pruge Ljubljana – Zaprešić (isključivo), Ljubljana – Karlovac (isključivo); PRUKOS Maribor bio je nadležan i za pruge Krapina (isključivo) – Grobelno, Čakovec (uključivo) – Lendava Donja; PRUKOS Ruma bio je nadležan i za pruge Zemun (uključivo) – Vinkovci (isključivo), Ilača – Borovo (isključivo); PRUKOS Mostar bio je nadležan i za pruge Gabela – Dubrovnik, Konjic (uključivo) – Ploče.

Temeljem Odluke o kamionaži na željeznici od 26. travnja 1946, radi ubrzanog utovara i istovara robe na željeznici uveo se automobilski odvoz i dovoz robe do kuće. Dovoz i odvoz robe obavljao se u Beogradu, Zagrebu, Ljubljani, Sarajevu, Skopju i Novom Sadu. Transportno odjeljenje GUŽ ovlastilo se da na prijedlog željezničkih uprava može odobriti ovakve prijevoze i u drugim mjestima.[23]

Poslovnikom o organizaciji željezničke auto-službe od 18. lipnja 1946., za obavljanje odvoza i dovoza robe na stanicu ili obratno, a u cilju što bržeg utovara ili istovara vagona, organizirala se pri željezničkim stanicama većih gradskih centara služba automobilskog prijevoza pod nazivom **Željeznički auto odjeljak (ŽAO)**. Za obavljanje zadatka Auto odjeljak imao je personalno-administrativni, tehničko-garažni i transportno-manipulativni dio službe. Auto odjeljkom rukovodio je šef odjeljka. Personalno-administrativni dio bio je podređen neposredno šefu Auto odjeljka. Tehničko-garažnim

---

[22] Odluka ministra saobraćaja od 14. rujna 1946; Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ 17/1946.
[23] Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ 8/1946.

dijelom rukovodio je šef Auto garaže. Transportno-manipulativnim dijelom rukovodio je auto disponent. Odjeljak je u stručnom poslovanju bio izravno podređen Transportnom odjeljenju željezničke uprave, a u administrativno-disciplinskom pogledu šefu stanice.[24]

Zanimljivo je spomenuti da je pruga Prijedor-Srnetica-Knin predana do 30. svibnja 1946. u eksploataciju Ministarstva poljoprivrede i šuma NR Bosne i Hercegovine.[25]

Dana 20. lipnja 1946. Rješenjem o unutrašnjem uređenju Ministarstva saobraćaja i njegovih ustanova,[26] donesena je nova organizacija upravljanja Jugoslavenskim željeznicama. Osim ustroja Ministarstva saobraćaja, dan je i ustroj željezničkih uprava.

Radi uspješnog upravljanja željeznicama, željeznička mreža podijeljena je prema uvjetima eksploatacije na potreban broj željezničkih uprava.

Željezničke uprave, pa tako i zagrebačka, imale su ova funkcionalna odjeljenja, odnosno izdvojene odsjeke:

- *Personalno odjeljenje,*
- *Planski odsjek,*
- *Financijski odsjek,*
- *Knjigovodstveni odsjek,*
- *Odsjek za snabdijevanje,*
- *Statistički odsjek,*
- *Pravni odsjek* i
- *Sekretarijat uprave.*

Operativna odjeljenja željezničkih uprava bila su sljedeća:

- *Saobraćajno odjeljenje,*
- *Transportno odjeljenje,*
- *Mašinsko i građevinsko odjeljenje* i
- *Odjeljenje za veze i sigurnosna postrojenja.*

Na čelu svake željezničke uprave bio je upravnik koji je bio podređen ministru saobraćaja. Na čelu odjeljenja bio je načelnik, na čelu odsjeka šef, a na čelu sekretarijata uprave sekretar koji je imao isti rang kao šef odsjeka. Načelnici odjeljenja, šefovi izdvojenih odsjeka, kao i sekretar bili su podređeni upravniku.

U željezničkoj upravi postojao je Stručni savjet kao savjetodavno tijelo upravnika. Stručni savjet sačinjavali su načelnici odjeljenja i šefovi izdvojenih odsjeka, kao i drugi stručnjaci iz željezničke uprave koje je odredio upravnik.

Kao vanjski odsjeci operativne službe postojali su u okviru Saobraćajnog odjeljenja, na teritoriju željezničke uprave Kontrolni odsjeci saobraćaja (KOS) za određene pružne sektore, čiji je zadatak bio da rukovode, povezuju i kontroliraju izvršnu službu na svojim sektorima.

---

[24] Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ 11/1946.

[25] Predaja pruga – Šipad – u eksploataciju Ministarstva poljoprivrede i šuma B. i H.; Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ 8/1946.

[26] Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ 11/1946.

Osnovne jedinice željezničkog prometa bile su: stanice, ložionice, građevinske sekcije, elektrotehničke sekcije, samostalne radionice, radionice pružnih postrojenja, samostalna stovarišta materijala i pomoćna privredna poduzeća.

U aktu MS br. 67146/46. od 22. kolovoza i 3. rujna 1946, ministar saobraćaja odobrio je obrazovanje disciplinskih sudova pri Ministarstvu saobraćaja i željezničkim upravama.[27]

U cilju unapređenja kemijsko-tehnološke službe kod državnih prometnih ustanova i racionalnog iskorištavanja željezničkih zemljišta sposobnih za obrađivanje u poljoprivredne svrhe, ministar saobraćaja donio je 14. listopada 1946. Rješenje kojim se u Ministarstvu saobraćaja kao izdvojeni odsjeci osnivaju Kemijsko-tehnološki odsjek i Poljoprivredni odsjek. Na čelu odsjeka bili su šefovi neposredno podređeni ministru saobraćaja i njegovim pomoćnicima. Temeljem navedenog Rješenja u željezničkim upravama postojale su kao izdvojene organizacijske jedinice: Kemijsko-tehnološki laboratorij i Poljoprivredno referentstvo. Na čelu Kemijsko-tehnološkog laboratorija bio je šef, a na čelu Poljoprivrednog referentstva referent, koji su bili neposredno podređeni upravniku.[28]

Temeljem Zakona o nacionalizaciji privatnih privrednih poduzeća od 5. prosinca 1946,[29] nacionaliziraju se i prelaze u državno vlasništvo sva privatna privredna poduzeća općedržavnog i republičkog značaja. Navedeni Zakon precizirao je da se nacionalizacija odnosi i na industriju željezničko-prometnog materijala (čl. 1, toč. 6), suhozemni promet (čl. 1, toč. 41) i transport (čl. 1, toč. 42). Poduzećima općedržavnog i republičkog značaja smatrala su se ona poduzeća koja su proglašena takvima ukazima Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ, odnosno prezidijuma narodnih skupština narodnih republika. Kao jedno poduzeće, u smislu ovoga Zakona, smatrali su se: uređaji, stovarišta, uredi, prodavaonice, transportni uređaji poduzeća, kao i njihove filijale i ogranci, ako su poslovali pod zajedničkom tvrtkom ili pod zajedničkom upravom do 6. travnja 1941. ili na dan stupanja na snagu ovoga Zakona. Nacionalizacija poduzeća obuhvaćala je svu pokretnu i nepokretnu imovinu, kao i sva imovinska prava koja su pripadala poduzeću ili su služila njegovoj svrsi, kao što su naročito bili: patenti, licence, dozvole za rad, služnosti, žigovi, modeli itd. Vlasnicima poduzeća nacionaliziranog po ovome Zakonu država je trebala dati naknadu za nacionaliziranu imovinu. Naknada se trebala dati u vrijednosti čiste aktive nacionalizirane imovine poduzeća na dan preuzimanja od strane države.

Zakonom o inspekciji rada od 12. prosinca 1946,[30] za obavljanje inspekcije rada u željezničkom prometu osnivaju se **inspektorati rada**. Za područje nekoliko inspektorata mogli su se osnivati viši inspektorati rada koji su rješavali u drugom stupnju žalbe protiv rješenja inspektorata rada, davali su im smjernice za rad, a mogli su neposredno obavljati inspekciju. Inspekcije rada bile su podređene Ministarstvu rada, a obavljale su nadzor nad provedbom higijenskih i tehničkih zaštitnih mjera pri radu osoba u radnom odnosu, nadzor nad izvršenjem propisa o uređenju radnih odnosa i o uvjetima rada, nadzor nad vođenjem knjiga evidencije nesretnih slučajeva pri radu, nadničnih i isplatnih kontrolnih knjiga radnika kao i registre radnika u poduzeću, vođenje istrage na licu mjesta povodom

[27] Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ 17/1946.
[28] Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ 19/1946.
[29] Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ 22/1946.
[30] Sl. list 100/1946.

smrtnih, težih i kolektivnih nesretnih slučajeva, ispitivanje uzroka oboljenja i nesretnih slučajeva pri radu i njihova evidencija, izdavanje naloga i predlaganje mjera za otklanjanje i sprečavanje nesretnih slučajeva i oboljenja u vezi s radom i sl.

U svrhu reguliranja pitanja privatnih željezničkih kola koja su prije 6. travnja 1941. bila uvrštena u kolni park Jugoslavenskih državnih željeznica, ministar saobraćaja donio je 12. veljače 1947. Rješenje o postupku sa privatnim željezničkim kolima.[31] S navedenim kolima postupalo se na sljedeći način:

- kola koja su pripadala osobama ili poduzećima čija je imovina konfiscirana po propisima Zakona o prijelazu u državno vlasništvo neprijateljske imovine i o sekvestraciji nad imovinom odsutnih osoba[32] i Zakona o konfiskaciji imovine i o izvršenju konfiskacije[33] smatrala su se dijelom konfiscirane imovine i mogla su dalje ostati pod upravom one državne ustanove ili poduzeća pod čijom se upravom konfiscirana imovina tada nalazila; po traženju dotičnih ustanova ili poduzeća, odnosna kola uvrstila su se u vozni park Jugoslavenskih državnih željeznica;
- kola koja su pripadala privatnim poduzećima koja su nacionalizirana temeljem Zakona o nacionalizaciji privatnih privrednih poduzeća[34] mogla su i dalje ostati pod upravom ovih nacionaliziranih poduzeća i uvrstila su se po traženju odnosnog poduzeća u vozni park Jugoslavenskih državnih željeznica.

Sva ostala kola, koja su temeljem već navedenog čl. 14, st. 2 Ustava FNRJ prešla iz vlasništva fizičkih ili privatnih pravnih osoba, zadružnih organizacija i poduzeća kao općenarodna imovina u vlasništvo države, unesena su u inventarno stanje kolnog parka Jugoslavenskih državnih željeznica. Ukoliko su takva kola bila i dalje potrebna privatnim i zadružnim poduzećima za obavljanje njihova posla, mogla su se po njihovu zahtjevu od strane Ministarstva saobraćaja FNRJ, odnosno nadležnog organa željezničke uprave dati pod zakup po tada uobičajenim uvjetima i propisima. Navedeno rješenje nije diralo u pitanje naknade prijašnjim vlasnicima kola.

Naredbom o osnivanju inspektorata rada za željeznički saobraćaj od 18. veljače 1947,[35] za obavljanje službe inspekcije rada u željezničkom prometu osnivaju se **inspektorati rada za željeznički promet** u Beogradu, Zagrebu, Ljubljani, Sarajevu i Skopju. Teritorijalna nadležnost Inspektorata rada za željeznički promet u Zagrebu obuhvaćala je područje Željezničke uprave Zagreb.

Jugoslavenske državne željeznice (JDŽ) osnovane su 22. travnja 1947. Uredbom Vlade FNRJ o organizaciji i poslovanju Jugoslavenskih državnih željeznica.[36] Temeljem navedene Uredbe, dotadašnja Željeznička uprava Zagreb preimenovana je u **Glavna direkcija eksploatacije željeznica Zagreb**.

Na kraju ovoga poglavlja treba napomenuti da su u poslijeratnome prijelaznom razdoblju željeznice u Istri i Slovenskom primorju bile podijeljene na zonu A i zonu B.

---

[31] Sl. list 20/1947.
[32] Sl. list 63/1946.
[33] Sl. list 61/1946.
[34] Sl. list 98/1946.
[35] Sl. list 16/1947.
[36] Sl. list 35/1947.

Zona A bila je pod upravom Savezničke armije, a zona B pod upravom Jugoslavenske armije.[37]

Poslovi obnove ratom uništene željezničke infrastrukture

Tijekom rata u Hrvatskoj je bilo uništeno: 3.181 km kolosijeka, 258 mostova ili 9.149 m, 65 propusta ili 200 m, 2.619 stanica i ostalih zgrada ili 217.094 m². Najviše je ratom stradala magistrala gdje su bili svi pragovi prerezani, mostovi srušeni, a zgrade popaljene i oštećene. Zatim, bile su tu i lička pruga s razorenim mostovima i bez gornjeg ustroja, riječka pruga s porušenim mostovima, sporedne pruge s prevrnutim kolosijecima, popaljenim stanicama itd. Dio oštećenja potjecao je i od partizanskih akcija, a stanice Vinkovci i Brod bile su bombardiranjem Engleza potpuno uništene. Podatak da su sve pruge u Hrvatskoj bile obnovljene (osim ličke i preko Siska) do konca 1945, jasno pokazuje kolika je masovnost i kakav je tempo bio u obnovi. Tako je, na primjer, pruga Brod-Zagreb bila osposobljena za dva mjeseca, Zagreb-Rijeka za četiri mjeseca, iako su bila porušena tri velika mosta. Navest ću nekoliko primjera osposobljavanja važnijih objekata u toku obnove; godine 1945: pruga Zagreb – Beograd, Zagreb – Rijeka, Osijek – Koprivnica, Bjelovar – Kloštar, Zagreb – Koprivnica, Vinkovci – Osijek, Zagreb – Sisak, most kod Karlovca, most kod Globovnice, most kod Fužina; godine 1946: pruga Vinkovci – Županja, Vrhovine – Gospić – Split, most kod Slavonskog Broda – Bosanskog Broda, most kod Varaždina, most kod Osijeka, vijadukt kod Ćupkovića. Koncem 1946, uglavnom je bila uspostavljena veza na cijeloj mreži, osim pruge Sisak-Novska zbog mosta kod Jasenovca gdje je cijela konstrukcija bila u vodi i otežavala je njeno vađenje. Ukupno je do konca 1946. bilo osposobljeno: 3.098 km kolosijeka, 236 mostova ili 7.549 m, 563 zgrada ili 31.400 m², 65 propusta ili 0,20 km. Pruge su obnavljane uglavnom definitivno, a objekti provizorno, a mnogi i definitivno, kao na primjer mostovi Fužine, Globovnica, Karlovac, vijadukt Ćupkovića itd. Tijekom 1947. sagrađeno je u Hrvatskoj sljedeće:

- definitivno je obnovljen dvostruki kolosijek Beograd – Novska. Svi provizorni mostovi zamijenjeni su definitivnim. Dio Vinkovci – Brod bio je pušten u promet sredinom 1948., a Brod – Novska u travnju 1949;
- definitivno su osposobljeni mostovi na pruzi Sisak – Novska, koja je puštena u promet 1948;
- u prosincu 1948. izgrađena je i puštena u promet pruga Bihać – Knin dugačka 111 km;
- izgrađena je pionirska željeznica duga 6,6 km i
- definitivno su osposobljeni mostovi na pruzi Ogulin – Rijeka i most preko Rječine.

---

[37] Tarifsko obavještenje Glavne uprave željeznica od 2. listopada 1945. o uređenju prometa putnika, prtljaga i robe između Demokratske Federativne Jugoslavije s jedne, i Istre sa Slovenačkim primorjem s druge strane, tj. između željeznica JDŽ i željeznica zone B koja je pod upravom Jugoslavenske armije i zone A pod upravom Savezničke armije; NN 47/1945. Napomena: Dana 9. lipnja 1945. u Beogradu je zaključen sporazum prema kojem se povlači tzv. Morganova linija u Istri između anglo-američke zone (zona A) i jugoslavenske zone (zona B). Dana 24. lipnja 1945. naredbom maršala Tita u zoni B demarkacijske linije uspostavljena je vojna uprava. Zanimljivo je spomenuti da su se računi za međunarodni promet putnika i prtljage između J.D.Ž. i okupirane zone A i B, odnosno Istre i Slov. primorja, ispostavljali Željezničkoj upravi Ljubljana; vidi: HR HDA 1576. Direkcija željeznica Zagreb Jugoslavenskih državnih željeznica, Spis br. 38007/1945.

K ovim važnijim objektima treba dodati niz obnovljenih stanica, skladišta i ostalih željezničkih objekata, kao i novoizgrađene objekte za proširenje kapaciteta.[38]

Arhivski izvori u Hrvatskome državnom arhivu za proučavanje povijesti željeznica u Hrvatskoj (1945-1947)

Od arhivskoga gradiva vezanog za željeznice u navedenom razdoblju, u Hrvatskome državnom arhivu u Zagrebu čuva se gradivo Željezničke uprave Zagreb (1945-1947). To je gradivo preuzeto od Hrvatskih željeznica 18. svibnja 2004. i 15. veljače 2005, a sadrži: opće spise, pripadajuće urudžbene zapisnike, registre imena, predmetne registre i pismarnike, kao i spise s oznakom stupnja povjerljivosti, pripadajuće urudžbene zapisnike i pomoćne knjige za evidenciju.[39]

Summary

ORGANIZATION OF THE RAILROAD ADMINISTRATION IN ZAGREB (1945-1947)

The article presents organization of the Railroad Administration in Zagreb (Željeznička uprava Zagreb). Ministry responsible for the railroad traffic was the Ministry of Traffic (Ministarstvo saobraćaja) in Belgrade. That Ministry established the Main Railroad Administration in Belgrade (GUŽ-Glavna uprava željeznica u Beogradu), which was ruling, controlling and harmonizing work of all (mainly land) railroad administrations. Military delegations of the Ministry of National Defense were charged for the military railroad issues. The important detail is mentioning the Department for the Protection of the People, i.e. state security police (OZNA-Odjeljenje zaštite naroda) which had a traffic department competent for the control over railroad, besides other issues. Railroad lines, over which railroad administrations in Zagreb, Novi Sad and Sarajevo had control, are mentioned too. The Controlling Department of the Traffic (Kontrolni odsjek saobraćaja) was established with a task of connecting executive traffic, towing, transportation and signal services on lines with relevant technical services inside the Main Railroad Administration, respectively inside the railroad administrations, with aim of more complete railroad exploitation. The article also presents relevant archival sources from the Croatian State Archives, important for the history of Croatian railroad of that time.

Key words: *organization of the Railroad Administration in Zagreb, Ministry of Traffic, Main Railroad Administration, military delegations of Ministry of National Defence, Department for the Protection of the People*

Translated by Rajka Bućin

---

[38] Sto godina železnica Jugoslavije (1849.-1949.), str. 115-116.

[39] HDA, Zapisnici o primopredaji arhivskoga gradiva Hrvatskih željeznica d.o.o. Zagreb, Mihanovićeva ulica 12 od 18. svibnja 2004. i 15. veljače 2005; dosje Hrvatskih željeznica d.o.o. Zagreb, br. H-108.